

WALLACE, Carl M. et Ashley THOMSON, *Sudbury: Rail Town to Regional Capital* (Toronto et Oxford, Dundurn Press, 1993), 304 p.

Pierre Lanthier

Volume 49, numéro 1, été 1995

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/305411ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/305411ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Institut d'histoire de l'Amérique française

ISSN

0035-2357 (imprimé)

1492-1383 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Lanthier, P. (1995). Compte rendu de [WALLACE, Carl M. et Ashley THOMSON, *Sudbury: Rail Town to Regional Capital* (Toronto et Oxford, Dundurn Press, 1993), 304 p.] *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 49(1), 110–113.  
<https://doi.org/10.7202/305411ar>

WALLACE, Carl M. et Ashley THOMSON, *Sudbury: Rail Town to Regional Capital* (Toronto et Oxford, Dundurn Press, 1993), 304 p.

Conçu pour souligner le centième anniversaire de Sudbury comme municipalité, cet ouvrage est le fruit des efforts de neuf personnes, pour la plupart rattachées à l'Université Laurentienne. Parmi elles, Matt Bray, Dieter K. Buse, Angus D. Gilbert, Gwenda Hallswort, Graeme S. Mount et Carl W. Wallace œuvrent en histoire, Oliva W. Saarinen est géographe, tandis que Peter Hallsworth et Ashley Thomson sont bibliothécaires. À l'exception de D. K. Buse, spécialiste d'histoire sociale allemande, tous ont consacré l'essentiel de leurs recherches et publications au nord de l'Ontario. Le présent livre n'est donc pas le produit d'amateurs.

En règle générale, chaque collaborateur a rédigé l'un des onze chapitres constituant l'ouvrage. Seule A. Thomson en a écrit deux, C. Wallace trois, alors que G. et P. Hallsworth s'en sont partagé un. Les résultats sont loin d'être négligeables. Une masse appréciable d'informations a été rassemblée et il en est sorti un tableau aussi complexe que surprenant, touchant autant les transformations démographiques et ethniques que la vie économique, politique et socioculturelle. Malheureusement, le tableau souffre d'un défaut de présentation. Les chapitres, en effet, couvrent une décennie chacun, de 1880 à 1990. Or, comme les éditeurs le reconnaissent en préface, la présentation par tranche décennale a comme conséquence un éparpillement excessif, sans compter que les auteurs ont toute liberté d'accorder l'importance qu'ils veulent aux thèmes qui leur sont chers (p. 9). Les statistiques démographiques et économiques sont dispersées tout au long de l'ouvrage (on trouve même des erreurs de calcul dans les tableaux 3.1 et 3.2, p. 50 et 60). Les répétitions d'une contribution à l'autre finissent par irriter le lecteur (par exemple on traite deux fois des annexions de 1960, aux pages 207 et 221).

Et surtout, des points essentiels de l'histoire de Sudbury sont insuffisamment abordés dans de trop nombreux chapitres. C'est ainsi que l'on doit attendre les pages consacrées aux années 1950 pour apprendre que Sudbury, depuis plus d'un demi-siècle, s'efforçait d'annexer les villes et villages de banlieue afin de mettre fin à son sous-financement chronique. En outre, les relations ethniques, et en particulier les tensions entre les Canadiens français et les autres communautés, ne sont pas assez couvertes. Une division thématique plutôt que chronologique aurait mieux convenu.

Cette faiblesse mise à part, il faut reconnaître que le livre lève le voile sur maints aspects qui ne peuvent que passionner les spécialistes d'histoire urbaine. Quatre de ces aspects ont retenu l'attention de la majorité des auteurs.

1 — Et d'abord, avons-nous affaire ici à une ville de compagnies? En retenant comme sous-titre «Rail Town to Regional Capital», on a clairement indiqué que Sudbury ne saurait être réduite à un rôle aussi limité. Elle a vu le jour non pas à cause des mines, mais bien à cause du chemin de fer. Et avant 1900, l'agriculture et le commerce du bois eurent autant sinon plus de poids dans la vie économique locale que l'extraction du nickel et du cuivre. En outre, une petite bourgeoisie s'y développa rapidement et la dota de services qu'une ville de compagnies ordinaire n'obtient pas rapidement, comme des hôpitaux, des écoles secondaires et la distribution de l'électricité. Elle parvint même à envoyer des ministres à Toronto. Elle se comportait donc avec un dynamisme qui n'est pas étranger à celui qui prévalait à la même époque dans les centres urbains de l'Ouest canadien. Une différence toutefois: là où les «boosters» de l'Ouest promouvaient le foncier, les élites de Sudbury cumulaient les services. Mais avec la croissance du secteur minier et, par voie de conséquence, une population qui double aux dix ans (de 4 150 habitants en 1911, la ville atteignit 18 518 en 1931, 42 410 en 1951 et 90 515 en 1971), Sudbury ne fut pas en mesure de développer ses infrastructures au même rythme. C'est que les sociétés les plus importantes, INCO et Falconbridge, étaient situées hors des limites territoriales de Sudbury et ne lui payaient pas de taxes. En même temps, la population régionale préférait de plus en plus vivre non pas dans les villes de compagnies, en banlieue, comme Copper Cliff, mais à l'intérieur même de Sudbury. Il en résultait un endettement municipal d'autant plus lourd qu'une partie importante des citoyens habitaient dans de petites maisons, en propriétaires pauvres et, on le comprend bien, réticents à toute augmentation de taxes. Pendant la crise, la ville fut même mise en «receivership» (sous administration judiciaire). Pour encore longtemps, elle allait être tributaire de la conjoncture minière et des difficultés sociales qui en découlent. Ce n'est qu'à partir de 1970 que la prédominance des entreprises s'atténua, grâce notamment à la montée du secteur tertiaire. Les gouvernements jouèrent ici un rôle décisif, avec d'importants investissements dans la création ou le renforcement de services régionaux (comme l'Université Laurentienne et Science North). Si bien que de nos jours Sudbury a repris sa vocation première, le domaine des services, mais à une échelle qui, désormais, dépasse largement la région immédiate.

2 — Il s'agit là d'une évolution intéressante et qui s'explique par le fait que Sudbury devient très vite un centre important dans le nord de la province. Dès le départ, la petite bourgeoisie fit en sorte que la municipalité se démarque des villages environnants. Elle fut largement responsable, en effet, de la multiplication des réseaux ferroviaire, routier, téléphonique reliant Sudbury au reste de la province (et en particulier à Toronto), et qui finit par en faire un centre au rayonnement plus étendu que celui de North Bay et de Sault-Sainte-Marie. Grâce à de telles initiatives, des sociétés comme Bell et diverses institutions gouvernementales vinrent y établir leurs bureaux régionaux. Par ailleurs, les élites locales favorisèrent l'implantation d'institutions d'enseignement dont les diplômés seraient reconnus par les grandes universités canadiennes. Et en 1960, lorsqu'elle implanta sa propre université, Sudbury prit les allures d'une capitale régionale. Dans ce processus, la participation des compagnies fut plutôt secondaire.

3 — En revanche, le poids des compagnies fut autrement plus décisif dans la composition de la population. Si les premières années furent marquées par la cohabitation unique de Canadiens anglais et de Canadiens français, par la suite, les mines amenèrent un nombre appréciable de collectivités ethniques, en particulier des Finlandais, des Ukrainiens et des Italiens. En 1918, Sudbury était devenue une ville multiculturelle et allait le demeurer. Il s'ensuivit bien sûr des tensions ethniques, mais rien de vraiment grave. Entre Canadiens anglais et Canadiens français, il n'y eut pas de conflit notable avant 1910. Tout changea avec le règlement 17 et la crise de la conscription, qui entraînèrent la dégradation des relations entre les deux communautés. Il aurait été intéressant d'en savoir plus long sur cette question. On sait que, malheureusement, les francophones ne recevaient pas un traitement proportionnel à leur importance démographique. Cependant, l'ensemble des communautés, dans l'entre-deux-guerres, vivaient fortement repliées sur elles-mêmes et elles étaient plus marquées par des luttes internes que par des conflits interethniques. Certes, il y eut ici et là diverses campagnes contre l'une ou l'autre des minorités: contre les Chinois dans les années 1920, contre les Finlandais un peu plus tard, contre les francophones lors des crises de conscription, contre les Italiens pendant la Seconde Guerre mondiale. Mais ces agressions ne remirent pas en cause la stabilité politique et la municipalité. Quant aux minorités, elles gravitaient pour l'essentiel autour de leurs organisations religieuses respectives, qui exercèrent, avant 1945, une influence hautement régulatrice. Ce n'est qu'au lendemain du deuxième conflit mondial que les solidarités ethniques allaient laisser plus de place aux rapports sociaux.

4 — Il faut attendre, en effet, 1958 pour que se déclenche la première grève sérieuse. Ce n'est pas que le milieu fût à l'abri de toute lutte idéologique avant cette période. Au lendemain de la Révolution russe, les communautés finlandaises et ukrainiennes furent perturbées par des conflits entre communistes et non-communistes. Ces derniers finirent par l'emporter, ne serait-ce que parce que les batailles ne débordèrent pas les frontières des minorités concernées. C'est l'implantation du syndicalisme en milieu minier qui allait mettre au premier plan les tensions sociales, à la suite d'une longue

et dure bataille avec l'INCO et les éléments conservateurs de la place, et qui s'envenima en raison d'une forte concurrence intersyndicale. Après 1960, Sudbury connut de nombreuses grèves aussi bien dans le secteur privé que public. Si ces conflits ne mirent pas fin à la méfiance interethnique, ils témoignent en retour de la maturation sociale de la ville et de sa volonté de réagir face à la gestion, pas toujours habile, des compagnies minières.

Au total, l'ouvrage nous offre un récit d'une grande richesse autant par sa densité que par sa diversité. Sans doute aurait-il gagné à être présenté selon un plan thématique plutôt que chronologique. Néanmoins, il réussit à exposer toute la complexité d'une place centrale qui doit son développement autant à ses propres efforts qu'à la présence de l'industrie.

*Centre interuniversitaire d'études québécoises  
Université du Québec à Trois-Rivières*

PIERRE LANTHIER